

INSTRUKS – LOSEN FLYSTRIPE

Instruksen dekker operative forhold for operasjoner på Losen
og i Gauldal Seilflyområde

Alle selvstendige piloter i Gauldal Seilflyklubb skal hvert år signere for å ha lest og forstått denne
instruksen før de kan operere på Losen eller i seilflyområdet



Gauldal Seilflyklubb

Innholdsfortegnelse

Innhold

1	Bakgrunn og motivasjon	4
1.1.	Losen - beliggenhet og områdets beskaffenhet	4
1.2.	Hensyn	4
1.3.	Hensikt.....	4
2	Hvor er Losen flystripe	5
3	Utstyr på Losen flystripe	8
4	Hvordan opptre på Losen flystripe.....	8
5	Operativt.....	8
6	Bakkeoperasjoner	8
6.1.	Flybevegelser.....	8
6.2.	Kjøring og parkering av biler	9
6.3.	Personell på stripa.....	9
7	Luftrommet.....	9
7.1.	Værnes TMA og Værnes CTR	9
7.2.	CTA utenfor TMA	10
7.3.	Gauldal Seilflyområde	10
7.4.	Vær og NOTAM.....	10
8	Bruk av radio og transponder	11
8.1.	Ler lokalt.....	11
8.2.	Værnes Approach	11
8.3.	Norway Control	11
9	Inn-/utflygingsruter og reduksjon av støypåvirkning.....	11
9.1.	Landingsrunden	12
10	Besøkende fly.....	13
11	Funksjoner.....	13
11.1	Generelt.....	13
11.2	Flyplassoppmann	13
11.3	Ansvarlig Seilflyleder	13
11.4	Bakkesjef.....	13
12	Kriterier for å fly på Losen flystripe	14
12.1	Føring av daglogg	14
12.2	Booking av fly.....	14
12.3	Klargjøring før flyging.....	14
12.4	Varsel til lufttrafikkjenesten om flyging fra Losen	14
12.5	Avslutning av dagens flyaktivitet	14
13	Instruks for fylling av drivstoff og olje	14
14	Drift av hangaren.....	15
15	Teknisk.....	15
16	Instruks for havari- og redningstjeneste	16
16.1	Varslingsplan	16
16.2	Handlingsplan ved flyhavari	16
16.2.1	Luftfartsulykke (accident):.....	16
16.2.2	Alvorlig luftfartshendelse (serious incident):.....	16
16.2.3	Luftfartshendelse (airmiss):.....	16
16.2.4	Driftsforstyrrelser som har betydning for luftdyktigheten	17
16.2.5	Kollisjon mellom luftfartøy og fugl/dyr.....	17



Gauldal Seilflyklubb

16.2.6	Savnet fly.....	17
16.2.7	Informasjon	17
16.2.8	Sikring av bevis.....	17
16.2.9	Flyet.....	17



Gauldal Seilflyklubb

1 Bakgrunn og motivasjon

1.1. *Losen - beliggenhet og områdets beskaffenhet*

Losen flystripe ligger på vestsiden av elva Gaula ikke langt fra Ler sentrum. Grunnen er privateid. I nordre ende av stripa finnes en hangar, også denne er privat eiet. Gauldal Seilflyklubb (heretter GSK) har drevet virksomhet på Losen flystripe siden 1995. GSK har fått disponere hangaren for ett av sine fly. Seilflyaktiviteten er både synlig og noen ganger hørbar for alle som bor i nærheten av stripa, fra Melhus til Hovin. Elva Gaula er en av Norges beste lakseelver. Et stort fiskevald befinner seg langs østsiden av flystripa. I fiskesesongen er valdet godt besøkt av ivrige laksefiskere. Flystripa ligger under Værnes TMA. Det betyr at sivil lufttrafikk beveger seg i området over stripa for innflyging og utflyging fra Værnes lufthavn Trondheim. E6 passerer rett forbi flystripa på østsiden av Gaula.

Veistrekningen er derfor gjenstand for uhell som kan føre til at Luftambulansens helikopter opererer i eller gjennom samme luftrom.

1.2. *Hensyn*

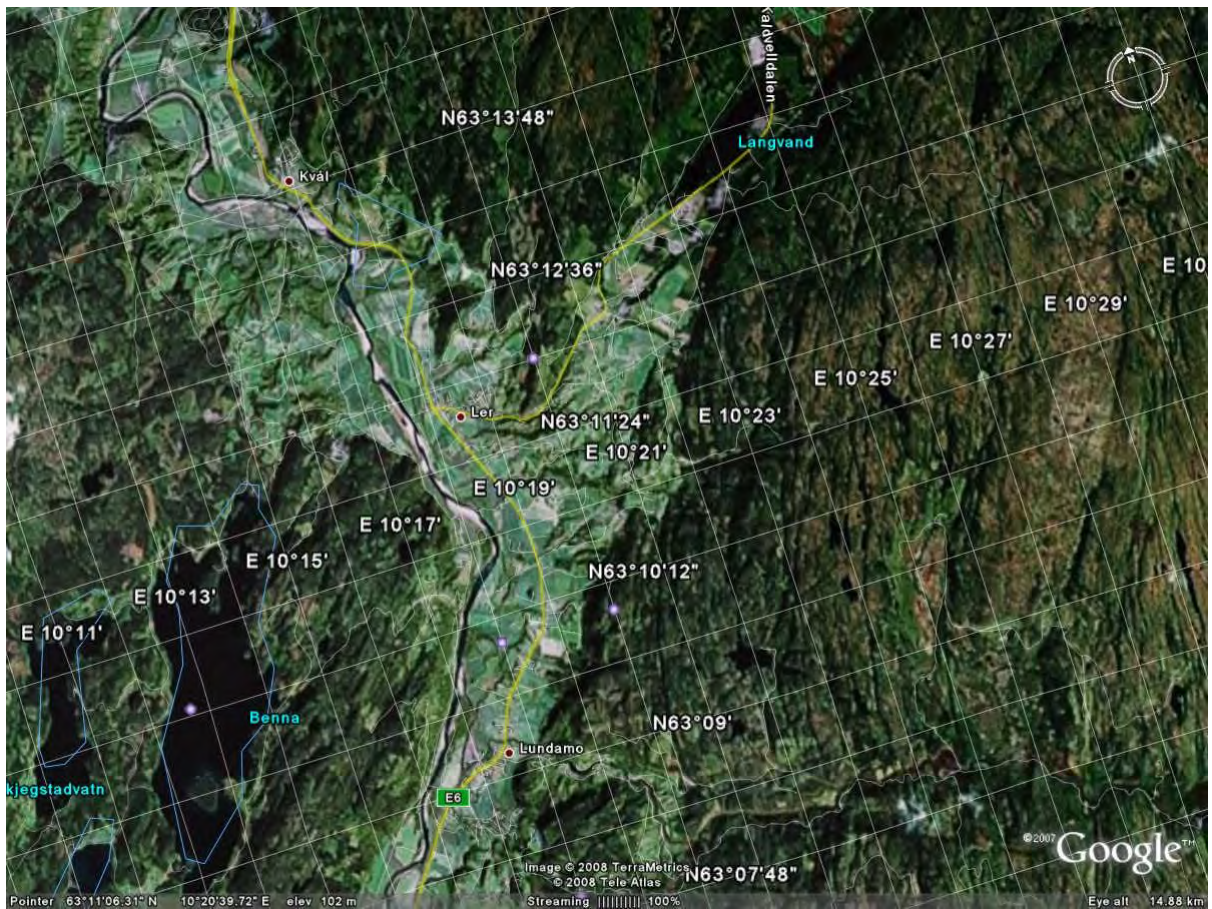
Det sier seg derfor selv at flyaktiviteten må ta behørig hensyn til alle andre parter som bor i eller på annen måte benytter området. Hensikten med denne instruksjonen er å sikre, så langt det er mulig, at Gauldal Seilflyklubbs flyaktivitet gjennomføres på en trygg og hensynsfull måte slik at vår aktivitet ikke blir oppfattet som skadelig, irriterende eller å være til hinder for annen aktivitet. Dersom det blir stilt spørsmålstegn ved vår aktivitet må vi påregne å miste muligheten til å bruke stripa. Det er derfor et ansvar for alle som bruker flystripa å følge denne instruksjonen samt å gjøre sitt ytterste for å bruke sunn fornuft og dømmekraft slik at vi fortsatt blir oppfattet som et positivt tilskudd til området. All flyging i Norge reguleres av egne lover og regler fastsatt av myndighetene. Norsk Luftsportsforbund har fastsatt utfyllende regler for blant annet seilflyaktivitet. Dersom det skulle være konflikt mellom denne instruksjonen og lover og regler utarbeidet av myndigheter og NLF er sistnevnte overordnet.

1.3. *Hensikt*

Hensikten med denne instruksjonen er blant annet å bidra til at vi i praksis gjør alt som skal til for å følge alle lover og regler fastsatt av myndighetene og NLF i vår praktiske utøvelse av seilflygingen. Hensikten er IKKE å gjøre det vanskeligere eller mer byråkratisk å utøve seilflysporten. Instruksjonen er altså et hjelpemiddel til at vi får mer glede av aktiviteten. Det er derfor også et ansvar for den enkelte som bruker Losen flystripe å sørge for at instruksjonen er mest mulig hensiktsmessig og dekkende. Innspill til forbedring av instruksjonen formidles til klubbens operative leder.

2 Hvor er Losen flystripe

Nedenfor er et utsnitt fra Google Earth. Losen flystripe ligger rett til venstre for Ler (merket med liten rød sirkel). Dersom man kommer fra Trondheim kjører man gjennom Kvål sentrum og tar så til høyre over brua som går over Gaula. Deretter kjører man rett frem oppover en ganske lang bakke og tar til venstre ved skilt som viser til Hovin. Følger man denne veien ca 2 kilometer til man kan se et grustak med gammel hoppbakke til høyre i lia. Nedkjøringen til flystripa er da til venstre ned gårdsvei forbi to gårder og noen bolighus. Gode referanser for flyging i området er selvsagt elva Gaula med E6, Vvassfjellet med stor mast, og den store innsjøen Benna.



Figur 1 Losen flystripe, beliggenhet

Gauldal Seilflyklubb



INSTRUKS LOSEN FLYSTRIPE



Gauldal Seilflyklubb



INSTRUKS LOSEN FLYSTRIBE



3 Utstyr på Losen flystripe

Losen flystripe er oppsatt med utstyr i henhold til Seilflyhåndboken (NHB-D) kap 04 som følger:

1. Skilting som instruerer om at flyging finner sted tilpasset lokale behov.
2. Vindpølse satt opp ved stripas nordøstre del.
3. ~~Røpertanlegg tilkoblet radio på plassen. Denne er såpass kraftig at personell som er ute på stripa vil kunne høre at piloten melder fra i landingsrunden, selv om dette ikke innebærer noen garanti for korrekt respons.~~
4. Informasjonsskriv for piloter om lokalt regelverk og administrative bestemmelser («Instruks Losen Flystripe») samt informasjon for en eventuell nødsituasjon. (se også vår hjemmeside)
5. «Varslingsinstruks ved ulykker / havari» med aktuelle telefonnummer til ambulanse – 113 / politi - 112, brannvesen - 110 og klubbens operative leder og formann.
6. Brannslukkingsutstyr og båre
7. Instruks for fylling og oppbevaring av drivstoff.
8. Dunker og containere for miljøfarlig avfall og egne dunker for brannfarlig avfall.

4 Hvordan opptre på Losen flystripe

Alle som bruker Losen flystripe har ansvar for å sjekke at utstyret beskrevet over er på plass og i orden. Dersom du oppdager gjenstander som åpenbart utgjør et hinder eller er til fare for fly skal du sørge for å fjerne gjenstanden. Hvis dette ikke er mulig, sørg for å underrette resten av brukerne. Røyking og all bruk av ild er forbudt i eller i nærheten av hangaren samt innenfor en avstand av 20 meter fra fly. Det er den enkelte brukers plikt å gjøre seg kjent med plassering og bruk av alt brann- og nødutstyr som er tilgjengelig for bruk på flyplassen. Det er plassert brannslukningsapparat i hangaren.

5 Operativt

Denne delen av instruksjonen omhandler hvordan vi opptre på bakken og i lufta på og i nærområdet for flystripa. Operativ utøvelse av seilflyging er underlagt en rekke lover og bestemmelser. De viktigste av disse finner du her:

- Seilflyhåndboken utgitt av S/NLF:
http://www.nlf.no/sites/default/files/seilfly/dokument/utgave_2_010118_sammensatt_v1.pdf
- BSL

6 Bakkeoperasjoner

6.1. Flybevegelser

Klubbens fly parkeres ved klubb-brakka, eller på området ved stripas nordøstre del. Betongfylte dekk finnes for forankring av flyene ved brakke. Parkering av fly ved og langs hangaren i nordenden bør unngås annet enn for helt midlertidig parkering. Unngå å bli stående med fly på selve flystripa mer enn absolutt nødvendig. Det kan være annen flytrafikk

Gauldal Seilflyklubb

enn den du kjenner til som skal bruke stripa.

6.2. Kjøring og parkering av biler

Kjøring og parkering av bil på og i nærheten av stripa må foregå slik at det ikke er til hinder for flyvirksomheten. Det er plass for parkering i en rekke langs langsiden av hangeren. Øvrig parkering bør skje ved klubbrakka. For å komme dit benyttes veien som krysser i enden av stripa i nordenden og fortsetter langs brinken mot elva og fram til brakka. Videre biltrafikk forbi brakka er ikke ønskelig. Bilkjøring på selve stripa skal unngås. Hvis det er aktuelt i forbindelse med tauing av fly eller lign. Skal det lyttes og rapporteres på lokal frekvens 123.500.

I sommersesongen foregår det kjøring til og fra campingområdet brukt av laksefiskere. Det er satt opp skilting som informerer disse om farene ved ferdsel på og langs stripa. I denne sesongen kan det være aktuelt å sette en bom/stengsel på veien langs stripa sør for brakka for å hindre biltrafikk der.

Laksefisket og -fiskere i Gaula er en viktig rekreasjon for fiskerne og inntektskilde for grunneierne, og vi må huske å være høflig og omgjengelig når man skal informere disse om vår virksomhet og ev. risiko knyttet til ferdselen langs stripa. Dette gjelder også tilsnakk i tilfeller der utenforstående har forvillet seg inn på selve flystripa.

6.3. Personell på stripa

Vi må forvente at utenforstående personell beveger seg i nærheten av eller på selve flystripa. Det er ikke umiddelbart innlysende for alle at et stykke gress blir brukt som flyplass. Videre er det naturlig at enkeltes nysgjerrighet blir pirret når man ser flyaktivitet. På tross av at det er satt opp skilting må vi til enhver tid være oppmerksomme på at utenforstående kan bevege seg på stripa, uten å være klar over eventuell flytrafikk.

7 Luftrummet

Losen flystripe ligger under skjørtet av Værnes TMA, og ganske nært Værnes CTR. Området er derfor frekventert av mye annen lufttrafikk. Se kartutsnitt fra flykart på side 5.

7.1. Værnes TMA og Værnes CTR

Nedenfor er et utsnitt av kart fra AIP som viser oppdelingen av luftrummet rundt Værnes Lufthavn Trondheim. Som man kan se ligger Losen flystripe under Værnes TMA. Nedre begrensning vertikalt rett over Losen er 3500 fot. Litt lengre sør i Gauldalen (1 nautisk mil sør av Hovin) er den nedre grensen 5500 fot. Værnes TMA er luftrom klasse D. Det betyr at vi må ha klarering for å fly i dette luftrummet. Vi har derfor valget mellom å fly under 3500/5500 fot i de respektive områdene, eller å opprette radiokontakt med Værnes Approach for å innhente klarering. Du bør ikke påregne å få klarering for å fly i TMA dersom du ikke har transponder.



Gauldal Seilflyklubb



Figur 3 Kartutsnitt Værnes TMA og CTR

7.2. CTA utenfor TMA

Syd for Værnes TMA finner vi ukontrollert luftrom type G fra bakken og opp til FL 115. Her kan vi i praksis operere fritt under VFR flygeregler. Over FL 115 finner vi CTA som kontrolleres av Norway Control. Det vil være hensiktsmessig å opprette radiokontakt med Norway Control selv om vi ikke overstiger FL 115. En av fordelene vil være at vi får informasjon om annen flytrafikk, og det vil selvsagt være en fordel at annen trafikk blir klar over vår tilstedeværelse via Norway Control.

7.3. Gauldal Seilflyområde

Det er inngått avtale med lufttrafikkjentesten om at ved seilflyaktivitet på Losen skal seilflyområdet aktiviseres ved å kontakte Værnes TWR på telefon - før aktiviteten starter og når den er avsluttet. Det gir de muligheter for å informere all annen trafikk om at det pågår seilflytrafikk i området og at de kan ta kontakt på lokal frekvens 123.500 ved flyginger i eller gjennom seilflyområdet. Ved slik trafikk bør vi å svare på radio om posisjon/høyde og ev. andre forhold som de bør kjenne til i området.

7.4. Vær og NOTAM

Vær (TAF og METAR) og NOTAM informasjon kan i vår moderne tid lett innhentes på internett. Siden det ikke er bredbåndsforbindelse eller PC på Losen foreslås det at man gjør dette før man ankommer Losen.

8 Bruk av radio og transponder

8.1. *Ler lokalt*

I lokalområdet brukes frekvens 123.500, og det sendes som blindmeldinger før/ved taksing/backtrack og ved bevegelser ved avgang/landing. Vi bruker da LER TRAFFIC som oppkall. Ved landing skal vi alltid rapportere på downvind (RIGHT DOWNVIND for bane 35, og LEFT DOWNVIND for bane 17).

Øvrige typiske rapporteringspunkter i området er:

Sør: Lundamo, Hovin

Øst: Fremo, Vassfjellet

Nord: Klett, Melhus, Kvål

Vest: Benna, Ånøya

For fly som har operativ transponder, setter vi den på generell kode 7100.

8.2. *Værnes Approach*

For å kunne gå inn i kontrollert luftrom over lokalområdet, dvs. VÆRNES TMA (over 3500ft QNH), skal du ha klarering FØR du entrer området. Uten aktiv transponder kan det være vanskelig å få en slik klarering, mens ved transponder og radar-kontakt, vil det være mye enklere. Ved flyging som seilfly hvor det er vanskelig å bestemme en eksakt flygehøyde, bør du be om å få tildelt en blokkhøyde.

Flyging inn i Værnes CTR (eks. over Trondheim) er sjelden aktuelt med annet enn motorbruk, så der er bruk av slik blokkhøyder lite aktuelt.

8.3. *Norway Control*

Flyr du i G-luftrom utenfor lokalområdet anbefales det å kalle opp Norway Control med informasjon om posisjon og planlagt rute, slik at det kan informere om din aktivitet til annen flytrafikk. I tillegg vi det også kunne redusere søksområdet en del ved ev. havari. Bruk også gjerne transponder.

9 Inn-/utflygingsruter og reduksjon av støypåvirkning

Alle boligområder i nærheten er følsomme for støy, og vi skal legge til rette for å redusere støyen mest mulig. Husk at støy fra flyene er kraftigst ved klatring med full motor, og den største støybelastningen er rett under og litt til siden. Det området hvor reduksjon av støybelastningen er viktigst, er Ler sentrum med boligområde, rett over elva for flystripa. Overflyging av det skraverte området på kartet skal kun skje med redusert motorbruk, helst på tomgang.

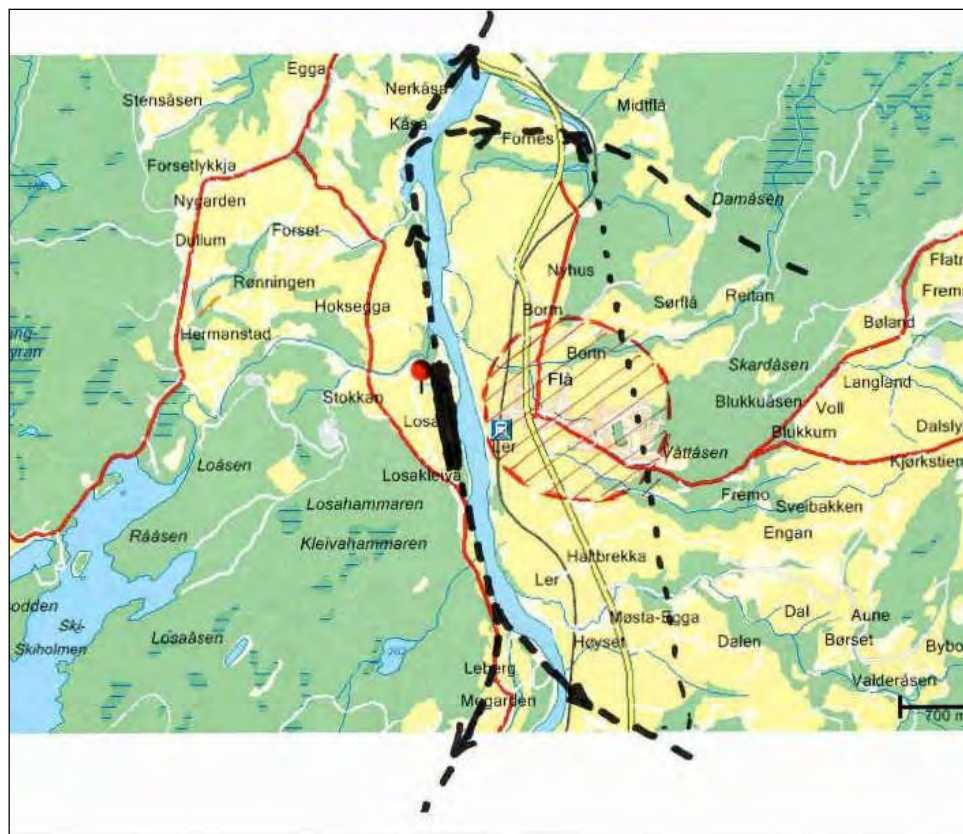
Normal utflyging fra bane 35 (nordover) er langs og inn mot vestsiden av Vassfjellet. Et boligområde ved Kvål (nord for kartskissen) skal overflys i god høyde, evt. svinge til venstre og unna området. Alternativ klatrerute er sving 90 grader til høyre og innover mot Vassfjellet

Gauldal Seilflyklubb

såfremt høyden er god nok. For trening på landinger med kun landingsrunder skal klatring være avsluttet slik at hele downwind-leggen kan flys med redusert motor, helst på tomgang.

Normal utflyging fra bane 17 (sørover) er rett fram, med svak avbøying til høyre langs hangåsen vest for Lundamo, eventuelt svakt til venstre mot åsen på østsiden av Lundamo dersom det passer best for vind og vær. Ved landingsrunder skal downwind-leggen som er prikket på kartet, flys med redusert motor, helst på tomgang.

Generelt bør alltid videre klatring foregå over åsene og ikke midt over dalen. Sirkling med full motor bør unngås, da det gir ekstra støybelastning i området under flyet.



Foreslåtte utflygingsruter er vist på kartet, markert med tykke stiplede linjer. Prikkede linjer betyr redusert motor, helst tomgang.

9.1. Landingsrunden

Seilfly skal benytte standard mønster for landingsrunder (se skisse) og min. 250m QFE rett ut for landingsmerket. Ved landing på bane 35, må finalen og finalesvingen legges slik at ikke landingsretningen overskytes. Dette pga. nærheten til fjellskrenten på sydsiden.

På begge landingsretningene legges setningspunkt ca. 150m fra enden på gresstripa. Dette pga. noen hindringer helt i nordenden, og litt ujevnheter lengst sør på stripa. Effektiv utrullingsstrekning blir da ca. 550m

Vær også obs på at personell kan befinne seg på veien sørover langs stripa, og at vi ikke legger vingen for nært denne veien.

Ved skoling med TMG utføres landinger på bane 35 ved soloflyginger med motor på tomgang såfremt det er fare for personelltrafikk på denne veien. Det gir muligheter for å avbryte landingen om det skulle vise seg nødvendig. Sertifikat-piloter skal kunne flytte setningspunktet

Gauldal Seilflyklubb

lengre fram i slike tilfeller, og kan dermed lande uten motor i gang.

Landing med flere seilfly «samtidig» - første fly lander og ruller ut langt, helt til enden av stripa.

10 Besøkende fly

Det er hyggelig med besøk fra andre fly og flygere. Vi skal tilstrebe å gi de så god mottakelse som mulig, med informasjon om aktivitet, ev. innflygings-mønster, parkering, landingsavgift o.l. Det er ikke ønskelig med bruk av flystripa til intensiv touch-and-og-trening, og bør begrense det mest mulig. Dette på grunn av både støy og generell aktivitetsbegrensning på plassen.

Ved forhåndshenvendelser om besøk, vis til nettside hvor denne instruksjonen finnes, samt legg noen få skriftlige eksemplarer i brakka og hangaren til gjennomlesning.

Alle sert-piloter i klubben skal ha gjennomgått og forstått denne instruksjonen før flyging.

11 Funksjoner

11.1 Generelt

Klubbens operative virksomhet på Losen flystripe er forsøkt organisert slik at minst mulig personell kreves for å gjennomføre flyging. I prinsippet er det fullt mulig å være alene på plassen og fortsatt gjennomføre trygg flyging. I så fall skal det legges spesiell vekt på at banen er klar, og at det ikke er personer på banen eller i sikkerhetssonene.

11.2 Flyplassoppmann

Flyplassoppmann oppnevnes av styret for en nærmere angitt periode. Flyplassoppmannen har følgende oppgaver og ansvar:

Ansvar for å innkalle til, iverksette og lede dugnadsarbeid for å holde hangar og stripe i best mulig stand. Dette inkluderer dugnader for rutinemessig rydding av hangar.

1. Rutinemessig inspeksjon av flystripa for å holde denne mest mulig fri for gjenstander som er til hinder for trygg flyging.
2. Utstyr (se utstyrliste i denne instruks) er tilstede og i forsvarlig stand
3. Informasjonstavler i hangaren er tilstede og oppdatert
4. Brann og havariinstruksjonen er oppdatert med korrekte telefonnummer og opphengt på hensiktsmessig sted.
5. Oppsyn med dunker og containere for eventuelt miljøfarlig avfall.
6. Oppsyn med at drivstoffanlegg og drivstoffkanner er i forsvarlig stand og korrekt plassert.

11.3 Ansvarlig Seilflyleder

Ansvarlig Seilflyleder oppnevnes i henhold til S/NLF sine instruksjoner når omfanget av aktiviteten er slik at det kreves koordinering for å sikre trygg avvikling av trafikken.

11.4 Bakkesjef

Ansvarlig Seilflyleder oppnevnes i henhold til S/NLF sine instruksjoner når omfanget av aktiviteten er slik at det kreves koordinering for å sikre trygg avvikling av trafikken.

12 Kriterier for å fly på Losen flystripe

For å drive aktiv seilflyging på Losen flystripe med GSK sine fly må du sørge for at følgende punkter er tilfredsstillt:

1. Være medlem av Gauldal Seilflyklubb (hoved eller sidemedlem)
2. Tilfredstille alle formelle krav fra S/NLF (legekjennelse, sertifikat/elevbevis osv)
3. Ha kvittert for å ha lest og forstått operativ instruks
4. Ha innbetalt selvassurans (gjelder ikke elever før solo)
5. Ha innbetalt flyplassavgift

Alt dette er ditt eget ansvar, helt og holdent og uten unntak.

12.1 Førings av daglogg

Daglogg føres på NLF sitt skjema etter vanlig praksis. Legg spesielt merke til at det kommer klart frem på loggen hvem som skal belastes for flygingen

12.2 Booking av fly

Booking a fly gjøres pr i dag på melwin.booking.no. Booking for å få egen disponibel tid skal være registrert senest dagen før flygingen finner sted. For skoleflyging setter skolesjef/instruktører bookingtider, og elever setter seg opp som «standby» innenfor disse tidene.

12.3 Klargjøring før flyging

Daglig inspeksjon gjennomføres i henhold til standard regelverk.

Avklare om det er behov for Bakkesjef / ASL og føre disse opp på dagloggen

12.4 Varsel til lufttrafikkjenesten om flyging fra Losen

For å sikre at alle parter i nærområdet er klar over at det pågår seilflyging skal man varsle Værnes TWR om at flyging er planlagt. Nummeret til Værnes TWR er oppgitt bakerst i denne instruks. Dette bør være en kortfattet samtale, f.eks: ” God dag, dette er NN i Gauldal Seilflyklubb. Vi planlegger å drive seilflyging fra Losen flystripe fra kl 1000 til ca klokken 1800”.

12.5 Avslutning av dagens flyaktivitet

- Melding til Værnes TWR om at aktiviteten er avsluttet.
- Innsetting / parkering og vask/polering av fly.
- Summering av dagloggen og sjekke spesielt om det er klart notert hvem som skal belastes
- Førings av reisedagbok, egen flygetidsbok etc.
- Drivstoffstatus / påfylling

13 Instruks for fylling av drivstoff og olje



Gauldal Seilflyklubb

Klubben har valgt å ikke oppbevare drivstoff i større mengder på flyplassen eller i hangaren. Det betyr at ved behov for etterfylling av drivstoff hentes det (vanlig bilbensin) på nærmeste bensinstasjon i kanner på 20 liter eller 10 liter. Disse er merket med flyets kjennemerke.

Fyllingen skjer med bruk av trakt med sil beregnet for flydrivstoff-fylling. Den som henter drivstoffet betaler for det selv, og tar ut kvittering som sendes som bilag til epost til kasserer, og som dermed blir trukket fra ved fakturering av flygingen.

Gjennom dette har vi alltid relativt ferskt drivstoff, og vi har redusert brannfaren ved å kun oppbevare små mengder i kanner.

14 Drift av hangaren

Klubben leier plass i sørenden av hangaren. Plassen deles med andre fly, og det må utvises stor forsiktighet ved inn-/uttransport av flyene. Alle piloter med sertifikat må få en egen utsjekk på hvordan flyene skal stables, og hva som er viktig for en sikker håndtering. For langtidslagring må fly og vinger demonteres og stables over flomålet fra siste storflom.

Når plassen forlates, skal hangarport og -dør låses og festes forsvarlig.

15 Teknisk

Tekniske problemer og avvik rapporteres til Teknisk leder og føres i reisedagboka etter vanlige regler.

16 Instruks for havari- og redningstjeneste

16.1 Varslingsplan

Disse varsles etter gitte rekkefølge:

1. Ambulanse tlf 113
AMK iverksetter trippelvarsling etter at de har mottatt melding om havari/ulykke.
2. Politi - Melhus Lensmannskontor tlf 112
Politiet skal deretter rutinemessig varsle brann og ambulanse.
3. Brann - Melhus Brannvesen tlf 110
Varslingsentralen skal deretter rutinemessig varsle politi og ambulanse.
4. Klubbens Operative leder tlf 918 97 591.

16.2 Handlingsplan ved flyhavari

Ingen ønsker at havarier skal skje, men om det skjer, er det viktig at alle vet hvordan de skal handle, hvor det nødvendige utstyr befinner seg og hvordan det brukes.

Hvis det er ulykke med personskade, skal S/NLF's handlingsplan ved flyhavari følges.

16.2.1 Luftfartsulykke (accident):

Se instruks/oppslag:

Gi livbergende førstehjelp.

Varsle lege/ambulanse.

Varsle politi (politiet varsler også lege/ambulanse hvis du ber om det).

Varsle nærmeste enhet av luftrafikkjentenesten snarest.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Skriftlig rapport til HSL innen 48 timer.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ Leder, klubbens formann, ev annen i styret og skolesjef.

16.2.2 Alvorlig luftfartshendelse (serious incident):

Varsle nærmeste enhet av luftrafikkjentenesten.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Skriftlig rapport til HSL innen 14 dager.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder, Klubbens leder, ev annen i styret og Skolesjef.

16.2.3 Luftfartshendelse (airmiss):

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) innen 14 dager.

Gauldal Seilflyklubb

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder, Klubbens leder, ev annen i styret og Skolesjef.

16.2.4 Driftsforstyrrelser som har betydning for luftdyktigheten

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) innen 14 dager.

Varsle S/NLF.

Varsle Teknisk Leder, Operativ leder, og Skolesjef.

16.2.5 Kollisjon mellom luftfartøy og fugl/dyr

Varsle Luftfartsverket luftfartsinspeksjonen.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder og Teknisk Leder, Klubbens leder, ev annen i styret

16.2.6 Savnet fly

Varsle politi. Du oppgir sannsynlig område. Politiet vil organisere søk.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Varsle nærmeste enhet av luftrafikktenesten snarest.

Varsle Operativ Leder og Klubbens leder

Varsle S/NLF.

16.2.7 Informasjon

Informasjon til pårørende og media er politets oppgave.

Vær spesielt nøye med ikke å svare på spørsmål fra pressen om skyld eller årsak, men henvis konsekvent til politets etterforskning. Husk at pressen noen ganger rått benytter dine spekulasjoner og uttalelser til sensasjonsoppslag og at disse sjelden tjener klubbens eller sportens fordel! Kun klubbens Leder / Operativ leder kan uttale seg på vegne av klubben. Er du i tvil om hva du kan si, ikke si det!

16.2.8 Sikring av bevis

Ulykkesstedet avsperrer slik at uvedkommende ikke trækker omkring. Flyhavarier er sensasjonspreget, det er dessverre ingen grunn til å overvurdere folks fornuft og taktfullhet i slike situasjoner! Bruk f.eks. et par slepelinere til å lage en sperring rundt vraket, og hold vakt til politiet overtar.

16.2.9 Flyet

Flyet skal tas vare på. Dette er klubbens ansvar. Hvis politiet eller Luftfartsverket er inne i bildet, kan flyet tas vare på først etter at vraket er frigitt. Ta bilder av vraket fra forskjellige vinkler hvis du har et kamera for hånden. Sett flyet og alle bitene i tilhengeren snarest mulig. Vraket skal ikke bli stående ute til almen beskuelse.

Gauldal Seilflyklubb

Nyttige kontaktopplysinger

Værnes Approach og TWR	67033051 eller 94882585
Ørland Metrologiske kontor	72 51 23 61
Redningscentralen i Sør-norge	Alarm 51 51 70 00 Andre henvendelser 51 64 60 00
Melhus lensmannskontor	72878330
Luftfartstilsynet	75 58 50 00

